SHRI MANUBHAI KOTADIA; No bus is withdrawn because of diesel cut in Delhi...

SHRI JAGESH DESAI; This is a question for the whole country. Because of diesel cut, buses in the public transport system have been withdrawn. And the Minister says there is no cut in Delhi. If that is so, then why should there be a curb in other places?

MR. CHAIRMAN: He said no bus in Delhi has been with drawn.

SHRI MANUBHAI KOTADIA: We are very much short of buses in Delhi and that is why we have not withdrawn any bus,

MR. CHAIRMAN; Next question. National

Highway passing through Kamal

*82. SHRI MOHINDER SINGH LATHER: Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state:

(a) when was the work for making four lanes in the National Highway passing through Kamal taken up and when was the project targetted to be completed;

(b) what is the present position thereof and what are the reasons for the delay in the execution of the project; and

(c) what measures are proposed to b© taken by Government to accelerate[1] the process of its early completion?

THE MINISTER OF WATER RESOURCES WTTH ADDITIONAL CHARGE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI MANUBHAI KOTADIA): (a) to c). A statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

(a) The! work on 4 laning of NJH. No. I from Km. 114 to 130 by-passing Kamal started on 1st May 1987 with target date of completion as 30th October, 1990.

(b) and (c). About 5. 02 % of the work has been completed. The delay is mainly due to failure of the contractor to ejxecute the project as per the contract.

Notices to expedite the progress have been issued to the contractor as per terms of contract. One of the two Partners in joint venture which has been awarded the contract has decided to withdraw from the work. Measures to resolve the problems created by this ar$_e$ under consideration of the Government.

SHRI MOHINDER SINGH LATHER: I am disappointed *io* read the answer. It is a slap on our country's performance. The work was to be) completed by 30tfa October, 1990 and I am sorry to say—and it is also a matter of shame for us—that only 5 per cent of the work has been done till now. This is the answer given to us. This National Highway No. 1 is the lifeline of our country and for business purposejs it is the most important road. This should not be treated so shabbily. I would like to point out that there were two contractors to build this road; one Indian and the other was foreigner. The foreigner contractor withdrew from the contract and the Indian, contractor offered to build the road on the same terms and conditions as were originally decided upon, and the proposal was sent to the! Central Government on 28th of January, 1990 simply for approval, and then a reminder was also sent to the Government on 5th of April, 1990. But I am sorry to say that no decision has been taken by the Central Government till date. I would like to know from the hon. Minister as to what has been decided on that proposal. I would like to know whether a final decision has been taken and, if so, whether it has been conveyed to the contractor? This is my first supplementary.

SHRI MANUBHAI KOTADIA. Sir, the hon. Member is right that this contract was awarded to a joint venture company consisting pf a foreign partner and an Indian company. As per the World Bank guidelines, there is a provision to prequalify the contractor. As per the World Bank norms, the Indian party was not possesing that qualification. That is why, he: was advised to take help from some foreign company. Then, this Indian company, namely, Messrs. Continental Corporation Limited, entered into $_a$ contract with a company in the United King-

dam. They had some differe|nce of opinion. They submitted a proposal to sign a tripartite agreement i. e., agreement between the foreign company, Messrs. Continental Corporation Limited and the Government of India, which was not accepted by the World Bank. The World Bank advised that since Messrs. Continental Corporation Limited themselves were not prequalified, this type of tripartite agreement cannot be entered into

SHRI MOHINDER SINGH LATHER: But what about the decision on the proposal which is pending with the Government?

SHRI MANUBHAI KOTADIA: I convened a meeting on the 29th November. I had a meeting with the contractor. I advised the contractor to settle it bilaterally with his counterpart and submit the proposal for sanction by the Government of India But hehas not done - Yesterday, I again called him.. I had a meeting with him. I advised him 'Either you continue with the work or you pleasei resign'. He is not resigning and he is also not entering into an agreement with the foreign company.

SHRI MOHINDER SINGH LATHER; Mr. Chairman, Sir the intensity of traffic on this road is so much that it now rej-quires six lanes. But we have not completed even four lanes. Therefore, I say that this matter should be| taken very seriously by the Government.

Coming to second supplementary, this road passes through Panipat. As you know, Panipat, is a very important industrial town and there is tremendous congestion there. There was a proposal for a bypass. Later on, it was turned into a overbridge. What happened to this proposal of having a bypass or an overbridge in respect of Panipat?

SHRI MANUBHAI KOTADIA: I have taketo note of the suggestion in regard to an overbridge or a bypass. I assure the House that this suggestion will be carried out.

डा० अबरार अहमद खान महोदय, राष्ट्रीय राजमार्ग पर जगह-जगह यह देखने में आता है कि जहां कहीं भी पुल होता है, उसके आसपास टौल टैक्स के बूथ बनाकर दो-दो रुपया वाहनों से लिया जाता है और जहां कहीं भी छोटा या बड़ा पुल होता है, वहां पर जाते समय दो रुपया और आते समय दो रुपया लिया जाता है जब कि वाहनों से पहले ही रोड टैक्स के नाम से पहले ही एकमुश्त राशि ले ली जाती है । क्या वह पुल रोड से अलग है ? यदि रोड वहां से हटा दी जाए तो क्या पुल का कोई सिग-निफिकेंस रहेगा ? जब रोड टैक्स वाहनों से वसूल किया जाता है तो टौल टैक्स के रूप में फिर पैसा क्यों लिया जाता है ? उस रोड टैक्स का महत्व क्या है और टौल टैक्स का महत्व क्या है, इसको मंत्री जी स्पष्ट करें ।

श्री मनुभाई कोटाड़िया : श्रीमन्, नेशनल हाईवे पर पुल पर टैक्स नहीं लगता है । जिन-जिन पुलों को आइडेंटिफाई किया गया है वहां पर ही टौल टैक्स लगता है । जब उस पुल की कास्ट पूरी हो जाएगी तो उस टैक्स को बंद करने का प्रावधान है ।

डा० अबरार अहमद खान : रोड टैक्स ले लिया गया है तो फिर पुल का टैक्स क्यों लिया जाता है ?

श्री मनुभाई कोटाड़िया : कहीं भी रोड पर टैक्स नहीं है . . . **(व्यवधान)**

MR. CHAIRMAN: Shrimati Sushma Swaraj.

SHRI VIREN J. SHAH: Sir, what about me?

MR. CHAIRMAN: She is a lady Member from your party. I am giving her preference.

SHRI VIREN J. SHAH: Men should not be discriminated against. There should not be any sexual discrimination.

SHRI MANUBHAI KOTADIA: I am talking about national highways and not about State highways. स्टेट हाईवेज में रहता है या नहीं मुझे मालूम नहीं लेकिन नेशनल हाईवेज में नहीं रहता ।

श्रीमती सुषमा स्वराज : मंत्री महोदय ने अपने लिखित जवाब में बताया कि इस राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या–1 पर चार लेन बनाने का काम 1–5–87 को शुरू हुआ और निर्धारित कार्यक्रम के मुताबिक यह निर्माण कार्य 31–10–90 को समाप्त हो जाना चाहिए था । श्रीमन्, 1990 भी समाप्त हो चुका है।

श्री सभापति : लाठर जी कह चुके हैं जो बात आप कह रहीं हैं।

श्रीमती सुषमा स्वराज : हम 1991 में प्रवेश कर चुके हैं । मंत्री महोदय ने कहा है कि पांच फीसदी काम पूरा हुआ है । मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूं कि यह स्थिति केवल असन्तोषजनक ही नहीं है बल्कि बहुत दुर्भाग्यपूर्ण भी है । इससे ज्यादा दुर्भाग्यपूर्ण है मंत्री महोदय का का अगला जवाब, जहां उन्होंने कहा है कि मैं समस्या के समाधान के उपायों पर विचार कर रहा हूं । मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहती हूं कि सरकार इस बात को गम्भीरता से नहीं ले रही है ऐसा पता चलता है । यह रोड जी०टी० रोड नहीं है दुर्घटना रोड है । कोई दिन ऐसा नहीं जाता जिस दिन यह अभागी सड़क कम से कम 20 शव न ढोती हो । मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहती हूं कि बजाय यह रसमी जवाब देने के कि विचाराधीन है, विचार कर रहे हैं, वो क्या कोई ठोस आश्वासन इस सदन को देंगे कि ज्यादा से ज्यादा किस समय तक यह निर्माण कार्य पूरा हो जायेगा? इसके साथ ही एक सवाल जो लाठर जी ने पानीपत के बारे में उठाया था और उसके बारे में मंत्री महोदय ने जवाब दिया कि बहुत अच्छा सुझाव है मैं इस पर गौर करूंगा तो मैं कहना चाहती हूं कि वह नया सुझाव नहीं है वह प्रस्ताव पहले से मंत्रालय के पास है पानीपत में बाईपास बनाने का । मैं जानना चाहूंगी कि मंत्रालय इस प्रस्ताव पर क्या कर रहा है ? इन दोनों बातों का मंत्री महोदय से जवाब चाहती हूं ।

श्री मनुभाई कोटाड़िया : जैसा मैंने कहा कि यह पानीपत का प्रस्ताव हमने स्वीकार कर लिया है । हमारे सदस्य ने जो पानीपत पर बाईपास का जो सुझाव दिया है वह हमने स्वीकार कर लिया है और जल्दी ही यह हो जायेगा । दूसरी बात जो इन्होंने कही कि यह दुर्भाग्यपूर्ण बात है तो मैं उनकी इस बात से सहमत हूं । चार साल तक यह रोड नहीं बनी है । यह इम्पोर्टेंट रोड है । जल्दी होनी चाहिए । लेकिन जैसा मैंने जवाब दे दिया कि दो कांट्रेक्टर के बीच झगड़ा हो जाने के कारण यह काम आगे नहीं बढ़ सका । मैंने 21 नवम्बर, को इस डिपार्टमेंट का चार्ज संभाला और 29 नवम्बर को मैंने कांट्रेक्टर को बुलाया । उनको मैंने कहा कि आप काम नहीं करना चाहते तो यू रिजाइन और काम करना चाहते हैं तो काम चालू करो । उसने मेरे से एक महीने का समय मांगा था कि जो मेरा काउंटर पार्ट है, भागीदार है उसको बुलाकर बात करूंगा और आपके पास आऊंगा । वह मेरे पास नहीं आया तो मैंने कल फिर बुलाया । मैंने उससे कहा कि 8 तारीख से पहले जवाब चाहिए । मैं गम्भीरतापूर्वक, नम्रता से कहना चाहता हूं कि यह मसला मैंने ले लिया है। and I will see to it that it is implemented as early as possible.

श्री शंकर दयाल सिंह : माननीय सदस्य ने जो सवाल उठाया है वह केवल एक जगह का प्रश्न है लेकिन यह जो राष्ट्रीय मार्ग संख्या दी है यह देश का सबसे महत्वपूर्ण मार्ग है । अशोक के जमाने से लेकर यह चला और शेरशाह ने इसको पेशावर लेकर ढाका तक पूरा किया । इस सड़क की स्थिति बहुत खराब है । मैं सरकार से जानना चाहता हूं कि कुछ दिन पहले सरकार की ओर से यह घोषणा हुई थी कि ऐसे राष्ट्रीय मार्गों पर एक केन्द्रीय नीति निर्धारित होगी । इसके रखरखाव आदि के लिए केन्द्रीय सरकार

अपनी मशीनरी यूज करेगी । मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि क्या सरकार के अधीन कोई ऐसा विचार है कि महत्वपूर्ण राष्ट्रीय मार्गों को केन्द्रीय सरकार अपने अधीन ले और उनका मैन्टेनेन्स भी वह करे ?

श्री मनुभाई कोटाड़िया : एक नेशनल हाईवेज अथोरिटी का निर्माण किया गया है लेकिन उसको कार्यरूप नहीं दिया गया है । कल ही मैंने उसकी फाइल देखी है । इन नेशनल हाईवेज अथोरिटी का इस्तेमाल कैसे किया जाए इस पर गम्भीरता पूर्वक सोच रहा हूं ।

श्री शंकर दयाल सिंह : सरकार ने कुछ दिन पहले यह घोषणा की थी कि राष्ट्रीय मार्गों की जो मैन्टेनेन्स है वह केन्द्रीय सरकार अपने अधीन लेने जा रही है । मैं यह चाहता हूं कि केन्द्रीय सरकार यह करने जा रही है य नहीं यह आप बतायें ।

श्री मनुभाई कोटाड़िया : जो घोषणा की बात आप कर रहे हैं मैं देख लूंगा कि ऐसी कोई घोषणा हुई या नहीं । और घोषणा हुई तो किस सन्दर्भ में हुई ? इसके अमल करने के लिए क्या हो सकता है यह भी देख लूंगा । माननीय सदस्य ने जो सुझाव दिया है कि यह केन्द्रीय सरकार के अधीन लिया जाए, यह एक सुझाव है इस सुझाव को देख लूंगा कि क्या हो सकता है ।

Inter-State water disputes in the country

*83. SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE. SHRI ASHWANI KUMAR:

Will the Minister of WATER RESOURCES be pleased to state;

(a) thei details of the inter-State Water disputes in the country and since when each one is pending;

tThe question was actually asked on the floor of the House by Shri Atal Bihari Vajpayee.

(b) the steps taken to solve each ca: e and with what results; and

(c) whether thejre is any proposal to streamline the process to expedite all such disputes; if so, the details in this regard?

THE MINISTER OF WATER RESOURCES WITH ADDITIONAL CHARGE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI MANUBHAI KOTADIA): (a) and (b) Under the provisions of the inter-State Water Disputes Act, 1956, two disputes, namely, sharing of surplus Ravi and Beas Waters and sharing of Cauvery Waters have been referred to the Tribunals in April 1986 and June, 1990 respectively. As regards the proposal from Madhya Pradesh for consideration of the questions associated with Mahi Bajaj Sagar under the Inter-State Water Disputes Act,, an inter-State meeting is proposed to be convened shortly. Apart from that there are some inter-State issues regarding interpretation of earlier agreements, sharing of surplus waters etc.

(c) For expediting amicable settlement of inter-State issues in water resources between the States a Standing Committee of the National Water Resources Council has been constituted in April, 1990.

श्री अटलबिहारी वाजपेयी : सभापति जी; नदी विवादों को शीघ्रता से हल करने के लिए ट्राइब्यूनल बनाये जाते हैं, लेकिन जैसा मंत्री महोदय ने स्वयं स्वीकार किया है कि ट्राइब्यूनल फैसले नहीं कर पा रहे हैं । रावी और व्यास के पानी के बंटवारे का मामला 1986 से ट्राइब्यूनल के सामने पड़ा हुआ है । अब कोई कमेटी बनाई गई है जो अन्तर्राज्यीय मुद्दों पर बातचीत करेगी । क्या मंत्री महोदय यह स्वीकार करते हैं कि इन विवादों को निपटाने में देर के कारण जहां राज्यों में तनाव पैदा होता है वहां देश की अमूल्य सम्पत्ति जो जल के रूप में हमें प्राप्त होती है उसका समुचित सदुपयोग नहीं हो पाता है ? ऐसी स्थिति में समिति के निर्माण के अलावा भी क्या मामलों को शीघ्रता से निपटाने के लिए कोई कदम उठाये जाएंगे ?